

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 4 回相模原市広域交流拠点基本計画検討委員会		
事務局 (担当課)		都市建設局まちづくり計画部広域交流拠点推進課 電話 042-707-7047 (直通)		
開催日時		平成 25 年 7 月 12 日 (金) 18 時 30 分～20 時 30 分		
開催場所		ソレイユさがみ セミナールーム 1		
出席者	委員等	17 名、オブザーバー 1 名 (別紙のとおり)		
	事務局	9 名 (都市建設局まちづくり計画部広域交流拠点推進担当部長、 広域交流拠点推進課長、広域交流拠点推進課担当課長、 広域交流拠点推進課主査、都市建設総務室長、 都市計画課担当課長、交通政策課長、土木部参事、 環境経済局産業政策課長、商業観光課担当課長)		
公開の可否		<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可 <input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数	0 人
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
会議次第		1 あいさつ 2 議題 (1) 要綱改正 (案) について (2) 広域交流拠点基本計画 検討の進め方について (3) 広域交流拠点の基本方針について ・ 第 3 回検討委員会のまとめ ・ 広域交流拠点基本計画の位置づけ ・ 広域交流拠点の基本方針 ・ 橋本駅周辺地区の整備方針 ・ 相模原駅周辺地区の整備方針 3 その他		

審 議 経 過

冒頭に、前回から交代した委員について紹介・あいさつを行った。その後、出席委員数が定足数に達していることを確認し、議事に入った。

主な内容は次のとおり。(□は会長、○は委員、●は事務局の発言)

(1) 要綱改正(案)について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

- 市に担当課が新設されたことに伴う変更である。何かご質問、ご意見等があれば頂戴したい。
- (特になし)
- 特に反対意見はないため、本案にて了承する。

(2) 広域交流拠点基本計画 検討の進め方について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

- リニア新駅の位置が、JR東海の環境評価手続きに関連して提示されるのはいつ頃か。
- 秋頃と聞いている。
- 第5回または第6回の委員会を開催する頃に公表されるとのことで、公表内容により委員会の状況が変わってくるということでご理解いただければと思う。

(3) 広域交流拠点の基本方針について

事務局から説明した後、意見交換等を行った。主な発言は下記の通り。

- 橋本駅周辺地区の整備方針中の橋本駅前拠点の土地利用方針案、相模原駅周辺地区の整備方針中の相模原駅北口地区の土地利用方針案における図の赤い矢印の点線は何を示しているか。
- 歩行者動線の軸として表現を行っている。
- 本日の資料にある交通ネットワークは、リニア中央新幹線の整備を想定していない現時点での市の計画をベースにしたものであるため、この点も議論を行いたい。
- 3点意見がある。まず、広域交流拠点基本計画の位置づけで、緑区・中央区のビジョンとの関連性のみが示されているが、広域交流拠点都市は市全体で受け止めることと理解している。広域交流拠点の中心は橋本・相模原であるが、南の拠点である相模大野を考慮しないではよいのか。この委員会でも議論が必要ではないか。2点目として、橋本・相模原の連携ということが書かれているが、連携というよりも一体的な活用がなされるように考えるべきではないか。在来線の鉄道駅による接続だけでは制約があるので、地下空間や道路の活用も検討して

いく必要がある。3点目として、相模原 IC や相模原愛川 IC の周辺は区画整理などによる工業系土地利用が考えられているが、小田急多摩線の延伸なども含め、道路や土地利用などを総合的に考えていく必要がある。

- まず相模大野の位置づけについて、市の考えを説明してほしい。
 - 相模原市としては、相模大野を含めて3つの区、3つの拠点・中心市街地を重視してまちづくりを進めてきており、その考え方で今後も取組みたい。
 - 橋本・相模原の部分だけで新たに計画をつくっていくのか、相模大野も含めた既存計画に加味して今回の計画を検討していくのか。
 - 相模大野も含めたものとしたい。整理の仕方については市の内部でしっかり議論していきたいので、持ち帰りの検討とさせてほしい。
- リニア中央新幹線整備による経済波及効果の試算は、1時間に5本停車する想定となっているが、JR東海からは1時間1本という話が出ているとも聞いている。また、JR東海は、駅はつくるものの、ホームとトイレ、階段・エスカレータ等のみのシンプルな駅を考えているようだ。このあたりの状況を教えてほしい。
- 経済波及効果は神奈川県で検討したもので、1時間5本の停車を仮定している。期成同盟会からJR東海に要望を上げていく上で、1時間に5本停車した場合にどの程度の経済波及効果があるかを示すために計算して提示している。JR東海からは、開業前に運行ダイヤの検討を行い、決めていくと聞いている。
- 駅の計画については、JR東海が沿線自治体にて説明会を実施している。神奈川県内では、川崎市内で、県の期成同盟会との共催により開催する予定である。これまでの説明会では地上駅のイメージを出しているが、神奈川県駅は地下駅なので、どのような説明内容とするか、県とJR東海とで調整している。
- 津久井地域に車両基地がつくられるという話もあるが、その点はどうなっているか。
 - 環境影響評価準備書において、秋頃に具体の位置が公表されると聞いている。
- リニア中央新幹線の安全性についても評価されるのか。
 - 環境影響評価準備書には運行の安全性の評価は含まれない。安全性については、これまで実験線等で実証されてきた内容を基に安全であるとの判断がなされ、国がリニア中央新幹線の建設を指示し、現在に至っている。
- 観光の面からいうと現状の橋本駅周辺は不十分な感がある。橋本駅からは、現在成田行きのバスが往復4便出ているが、例えば南大沢では往復14便出ている。また、羽田行は橋本からは出でおらず、南大沢が朝5時から往復で36便出ている状況。今後観光振興を進めていくためには、これらバスの利便性を高くして

いく必要があると感じている。圏央道からの利用を考えると、相模原 IC からのダイレクトアクセスを実現する道路の整備が望まれる。具体的には、津久井広域道路が細いので強化する必要があるのではないか。

- 相模原 IC とリニア駅前の接続性が特に重要とのご意見だと理解した。
- 橋本・相模原駅と相模原 IC 間の両側からのアクセス、アリオ橋本との接続など、橋本・相模原駅を一体的に設計する上では地上だけでなく地下も含めて良好なアクセスを考える必要がある。
- 14 年後くらいにリニア中央新幹線が来るということだが、一体的な計画をどれくらい実現できるのか、例えば国道 16 号の立体化がどこまで進むのかなど、まちの再整備がどの程度進めることができるかがよく見えない。
- 実際に事業を行う方法としては、一部の用地を買収して道路を拡幅整備する方法もあれば、区画整理を行い面的に整備する方法もある。実現のプロセスをどうするか議論も大切だが、リニア中央新幹線開業時に最低限必要なものが何かを考えておかないといけない。まずは将来に向けてどんなビジョンを描くか、意見を頂戴したい。例えば東京方面からの道路接続の関係や、JR 横浜線南北方向の道路接続、渋滞が課題となっている国道 16 号に対してどんな対策をすべきかなど、アイデアレベルでも議論する必要がある。
- 産業振興に関する意見として、相模原市は内陸工業都市として工業生産高も高いが、本社機能を有した企業がないことに大きな課題を感じている。本社機能をもった企業の進出に向けて呼び水となるような都市環境、都市機能の充実を図ってほしいと考えており、広域交流拠点の基本方針案にはそういったイメージを喚起させる文言を含めていただきたい。
- 県の産業振興としては、今年 2 月に相模原市も含めた相模縦貫道沿道の 9 市 2 町でロボット産業特区の認定を受けている。相模原市は数ヶ所工業系特定保留区域に指定され、これから区画整理を行うことになっており、産業用地の創出の面で可能性が高い。リニア駅周辺に産業の情報発信機能、ロボット産業特区の北のゲートとしての機能を持たせ、リニア駅の価値を高めるような検討をお願いしたい。
- マザー工場といったものだけでなく、より高次の業務・産業関連機能が必要というご意見だと理解した。リニア中央新幹線の駅勢圏をみると、ロボット特区の区域も含み、圏央道沿道、埼玉県などが含まれている。そういったエリアに立地する企業の本社機能や情報発信機能が来るようにすべきという考えもできる。どのエリアから人が来るかは極めて重要で、相模原 IC とのアクセスを考慮した道路体系や、広域的な拠点となる橋本駅周辺に導入する機能の検討等にも影響する。
- 金沢では、一年半先の北陸新幹線開業の際に新幹線駅ができることになってい

る。15年ほど前に検討委員会ができて、金沢駅をどうするか議論が行われてきた。つづみ門や地下広場があり、新幹線駅や町中から見てここが金沢の玄関だとわかるものになっている。どのような機能が必要かという検討の経緯を紐解くと、交通拠点・人的交流機能に加えて、金沢という地域性を活かした文化的接合機能や環境技術との接合といったことを考えてつづみ門がつくられており、整備には地域産業が大いに活用されている。相模原でも、放っておくと駅前が「顔」にならないという可能性もあるが、「顔」にしたい、そのために何が必要かという議論が必要。

また、行政機能の一部を相模総合補給廠跡地に持ってくる参考として、金沢では、かつて兼六園・金沢城・市役所近くにあった県庁が、10年ほど前に、金沢駅から金沢港を結ぶ軸上、北陸自動車道を超えた先に移転している。県庁移転時には周辺には何もなかったが、北陸自動車道から海側に対して県が、内陸側に対して市が区画整理を実施し、ビジネス系＋工業用地の総合的な開発を行い、幅員100mの道路両側がほぼ埋まっている。相模原でも、仮に行政機能が移転した場合には10年ほどたてば機能は十分集積するのではないか。金沢県庁の場合、職場移転した職員の倍の人数が周辺も含めて常駐しており、さらにそれらをサポートする人として1.5倍程度が見込まれ、集積効果は高い。

- 駅前を地域産業のショーケースとするようなアイデアは参考になる。
- 国道16号は自動車の流動としては限界であり、圏央道はその解消の役割も担っていると思うので、圏央道から橋本の流通性を高め、まっすぐつなぐ道路を作って来られるようにしてほしい。
- また、ハードだけではなく、ソフトの充実として、相模原の産業、観光等の目玉が必要。例えば100mの高さのビルの上から相模原から富士山が見える名所を設けるなど、名物を考えていく必要がある。
- 相模原駅周辺地区の整備方針中、相模原駅北口地区の土地利用方針案に示されている補給廠の返還跡地について、一部は米軍の管轄ではないか。
- 「スポーツ・レクリエーションゾーン」、「憩のゾーン」ともに共同使用区域であり、有事の際に米軍が使用する。そのうち、「スポーツ・レクリエーションゾーン」は公園として活用し、「憩のゾーン」はイベントで活用できるよう検討を進めている。建築物は建てられず、基本的に更地としておくところである。
- 橋本駅、相模原駅に高度な機能が集積すると、相模原IC方面からの交通に加えて、尾根幹線等東京方面からの交通も発生すると考えられ、それを受け止めていく必要がある。現状で国道16号が渋滞している状況の中では、橋本・相模原の両駅を取り囲む4車線のネットワークが必要ではないか。補給廠近くの南北幹線など、線路をまたぐネットワークを4車線1か所、ないし複数か所に分散するかたちで整えていく必要がある。現状では、尾根幹線から線路の南にアクセスするには、

国道 16 号まで出て橋本駅前にアクセスするといった迂回が必要となり、交通負荷が増大してしまう。

また、圏央道が中央道とつながったときに、群馬・埼玉方面から山梨に向かう方向の交通・観光客の動きが出てきたとも聞いている。駅勢圏を描きながら、どういった人をターゲットにするか考える必要がある。

- 現在の道路網では、渋滞によってどこかがパンクしてしまうのではないか。また、相模原と橋本の「連携」ではなく「一体」という観点でいえば、輸送力の大きな連節バスを利用するなど考えられるが、その有効な活用のためにはバスの専用道や、十分な道路整備が必要である。
- 県西部、小田原等から来る幹線道路網としては小田原厚木道路、東名、圏央道というルートが設定されているものの、実態としてはその他の県道が貧弱な状況であり、バスの定時制が確保できない道路形状となっている。県西部の交通を本来あるべき円滑なものにしていく上では、相模原市内については市の責任で整えていく必要がある。
- 橋本・相模原両駅間の連携強化について、在来線におけるシャトル輸送は不可能。既に相当な間隔で運行をしている。一体的な開発の中で、在来線以外の接続のあり方も広く考えていただきたい。
- 一体的な計画は必要だが、点でつなぐだけではだめ。橋本・相模原の一体感のためには様々なアイデアが必要である。交差点が多いのでまっすぐ抜いた道路を作らないといけない。金沢でも、LR Tなどの導入も検討されている。
- 橋本、相模原駅間は 2 km ほどの距離であり、両駅で地下の基盤整備が進むと考えば、動く歩道での接続なども機能するかもしれない。投資効果も考えつつ、20 年 30 年後を見据えて、あらゆる可能性を考えておくべき。

- 本日の議論のまとめとしては、相模大野も含めた市全域として計画を捉えるのかどうか、道路交通機能の不足に対する広域的なネットワーク、特に相模原 IC とどう一体的につなぐかが課題ではないか、駅前を本社機能の集積地や地域産業のゲート・ショーケースとしていってはどうか、高速バスやバスルートを確保する必要がある、といった意見が出た。次回は、いくつかの案を提示していく予定か。
- 意見を踏まえて、課題整理をしていきたい。
- 次回は引き続き幅広く意見を頂きながら、駅位置に関する JR 東海の動きなどもふまえ、議論を続けていきたい。
- 相模原側の拠点の位置づけとして防災の観点も出てきているので、こういったメンバーで検討をしていくべきか議論頂きたい。
- 防災に関わらず、産業面でのご意見等もあったことを踏まえ、その点を睨んで

必要な人を呼んでアイデア出し・議論をしていくべきではないか。この点、事務局と相談させて頂きたい。

リニアの環境影響評価の手続きの進捗状況と整合を図りつつ、空間イメージの具体化、様々なアイデア出しなども引き続き議論していきたい。土地利用のイメージについては、特段大きなご異論はなく、それを実現、支える仕掛けや、より具体的なイメージ等についてご意見が出たと思うので、さらに前進したイメージを次回提示できればと思う。

- 次回は、本日出てきた論点・課題等を踏まえて検討していきたい。日程等については後日調整する。

以 上

第4回広域交流拠点基本計画検討委員会 委員出欠席名簿

No.	区 分	備 考	出欠
1	1 学識経験者	(1)岸井隆幸 日本大学理工学部教授	出席
2		(2)屋井鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授	欠席
3		(3)飯島泰裕 青山学院大学社会情報学部教授	出席
4	2 市民等	(1)田所昌訓 相模原市自治会連合会会長	出席
5		(2)座間 進 相模原市商工会議所専務理事	出席
6		(3)齋藤邦雄 相模原市観光協会副代表理事	出席
7		(4)櫻井正友 市民公募委員	出席
8		(5)宍戸和夫 市民公募委員	出席
9		(6)渋谷隆宏 市民公募委員	出席
10	3 公共交通事業者	(1)山口 拓 東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長	出席
11		(2)黒田 聡 小田急電鉄株式会社交通企画部長	代理出席
12		(3)高山恒明 京王電鉄株式会社計画管理部長	出席
13		(4)三木健明 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長	出席
14	4 国・県職員	(1)田村俊彦 国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課長	出席
15		(2)榎本考暁 国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課長	出席
16		(3)野田久義 神奈川県産業労働局産業・エネルギー部 産業立地課長	出席
17		(4)和田潤一 神奈川県県土整備局都市部環境共生都市課長	代理出席
18		(5)寶珠山正和 神奈川県県土整備局都市部交通企画課長	出席
19	5 公安委員会	(1)瀬崎瑠里 神奈川県警察本部交通部交通規制課長	欠席
オブザーバー		二村 亨 東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部企画推進部担当部長	出席